



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 58]

नई दिल्ली, बृहस्पतिवार, मार्च 28, 2002/चैत्र 7, 1924

No. 58]

NEW DELHI, THURSDAY, MARCH 28, 2002/CHAITRA 7, 1924

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 28 मार्च, 2002

सं. टीएम्पी/102/2001-सीएचपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 और 49 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा, संलग्न आदेशानुसार चेन्नई पत्तन न्यास द्वारा वसूल किए गए प्राथमिकता बर्थ किराया प्रभारों की वापसी के लिए मै. सी पोर्ट लॉजिस्टिक प्रा. लि. के आवेदन को अस्वीकार करता है।

अनुसूची

मामला सं. टीएम्पी/102/2001-सीएचपीटी

मै. सी पोर्ट लॉजिस्टिक प्रा. लि.

..... आवेदक

बनाम

चेन्नई पत्तन न्यास

..... प्रत्यर्थी

आदेश

(21, मार्च 2002 को पारित)

यह मामला चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी) द्वारा वसूल किए गए प्राथमिकता बर्थ किराया प्रभारों की वापसी के लिए मै.सी पोर्ट लॉजिस्टिक प्रा० लि० (एसईएपीओएल) के अभ्यावेदन से संबंधित है।

2.1 एसईएपीओएल ने अपने अभ्यावेदन में निम्नलिखित बातें कही हैं :-

(i) सामान्य आगमन द्वारी आने पर बर्थ में लगाए गए जलयान पर प्राथमिकता बर्थ किराया प्रभार नहीं

लगता ; परंतु, सीएचपीटी ने 31 जनवरी, 1996 से 28 जुलाई, 1996 की अवधि में पहुंचे और बर्थ में लगाए गए (टीएनईबी के लिए धर्मल कोल ले जाने वाले) उसके सात जलयानों के लिए गलत ढंग से ये प्रभार लगाए हैं । बाद में सीएचपीटी ने दो जलयानों के लिए वसूल किए गए प्रभार वापस लौटा दिए ।

- (ii) सीएचपीटी द्वारा प्राथमिकता बर्थ किराया प्रभार के लिए मांगी गई राशि का उसने सीएचपीटी द्वारा उसके पोतों को सेवा देना बंद कर देने की धमकी दिए जाने के मद्दे नज़र विरोध दर्ज करते हुए भुगतान कर दिया था ।
- (iii) सीएचपीटी से कई बार संपर्क किया गया और 9,90,160/- ₹0 की विवादास्पद राशि की वापसी के दावे के समर्थन में पर्याप्त साक्ष्य और औचित्य प्रस्तुत करके मामले की पैरवी की गई । सीएचपीटी ने वापसी का दावा यह तर्क देकर अस्वीकार कर दिया कि दूसरी संस्थाएं भी इस प्रकार से वापसी का दावा करेंगी ।
- (iv) मद्रास पत्तन न्यास (समुद्री विभाग) द्वारा 15 मार्च, 1995 के परिपत्र सं0 53/11056/94/एम के द्वारा प्राथमिकता/बेदखली प्राथमिकता देने के लिए फीस की वसूली के संबंध में जारी दिशानिर्देशों के पैराग्राफ 2 में यह उल्लेख है कि 'प्राथमिकता/बेदखली प्राथमिकता देने के लिए फीस की वसूली जलयानों पर ऐसे मामलों में वसूल नहीं की जाएगी जब प्राथमिकता/बेदखली प्राथमिकता देने के लिए भले ही आवश्यक निर्देश जारी किए गए हो परंतु ऐसे जलयानों के आने पर उन्हें उनकी बारी आने पर सामान्य अवधि में ही बर्थ में लगाया जाता है ।'

2.2 इस परिप्रेक्ष्य में एसईएपीओएल ने इस प्राधिकरण से अनुरोध किया है कि सीएचपीटी द्वारा की गई प्राथमिकता बर्थ किराया प्रभारों की गलत वसूली से होने वाले मामले में उसे न्याय दिया जाए ।

3.1 निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार, अभ्यावेदन की प्रति विभिन्न पत्तन प्रयोक्ताओं/पत्तन प्रयोक्ताओं की प्रतिनिधि संस्थाओं को और सीएचपीटी को टिप्पणियों के लिए भेजी गई । उनसे प्राप्त टिप्पणियाँ इस प्रकार हैं :-

शिपिंग कारपोरेशन ऑफ इंडिया लि0 (एससीआई)

सीईएपीओएल द्वारा प्रस्तुत दावे पर कोई टिप्पणी देना संभव नहीं है क्योंकि टीएएमपी और सीएचपीटी को संबोधित पत्रों की प्रतियों में केवल यही उल्लेख है कि जलयानों को बर्थ में उनकी सामान्य आगमन बारी आने पर ही लगाया गया था और प्राथमिकता बर्थ किराया प्रभारों की राशि का भुगतान विरोध दर्ज कराके किया गया था । इसमें उनके इस विवाद के समर्थन में कोई दस्तावेज नहीं है कि जलयान उनकी सामान्य आगमन बारी आने पर ही बर्थ में लगाए गए थे ।

चेन्नई स्टीमर एजेंट्स एसोसिएशन (सीएसएए)

- (i) पत्तन को अपने प्राधिकार से प्रयोक्ताओं को दंडित नहीं करना चाहिए । टीएएमपी से अनुरोध है कि वह पत्तन द्वारा इस प्रकार की जाने वाली मनमानी कार्रवाई से सख्ती से निपटे ।
- (ii) सही निर्णय लेने के लिए, उपर्युक्त अवधि की बर्थ योजना की संवीक्षा करना आवश्यक है ।

3.2 अनुसरक दिए जाने के बावजूद सीएचपीटी ने अपनी लिखित टिप्पणियाँ प्रस्तुत नहीं की हैं ।

4. इस मामले में 18 दिसंबर, 2001 को चेन्नई में संयुक्त सुनवाई की गई । संयुक्त सुनवाई में, निम्नलिखित निवेदन प्रस्तुत किए गए :-

मैसर्स सी-पोर्ट लॉजिस्टिक प्रा० लि० (एसईएपीओएल)

- (i) हम सीएचपीटी से बात कर रहे हैं ; अतः, हम इससे पहले टीएएमपी के पास नहीं आए । यह मामला सीएचपीटी में गत माह भी चल रहा था ।
- (ii) यह मामला 7 जलयानों से संबंधित है । सीएचपीटी ने 2 जलयानों के संबंध में वापसी का आदेश दिया । हम अन्य 5 जलयानों के लिए भी दावा करना चाहते हैं ।
- (iii) हमें नहीं मालूम कि टीएएमपी 1996 के इस मामले की जाँच कर सकता है अथवा नहीं । हम न्यायालय नहीं जाना चाहते । यदि टीएएमपी ही कोई निर्णय करे तो हमें खुशी होगी ।
- (iv) 'आबंटित बर्थ' ही काफी नहीं है । 'विशेष सुविधा' भी होनी चाहिए । संबंधित बर्थ में कोई विशेष सुविधा नहीं है ।

शिपिंग कारपोरेशन ऑफ इंडिया (एससीआई)

- (i) अभ्यावेदनों के प्रति सीएचपीटी की प्रतिक्रिया की गति बहुत धीमी है । पहले पत्तन के साथ छंटनी करने में प्रयोक्ताओं के लिए बहुत समय लग जाता है । इसलिए इस मामले में भी विलंब हुआ है ।

चेन्नई पत्तन न्यास (सीएचपीटी)

- (i) इन जलयानों को सामान्यतया टीएनईबी के कार्गो का प्रहस्तन करने के लिए निर्धारित बर्थों पर लगाया गया था । प्राथमिकता बर्थिंग प्रभार आवश्यक थे ।
- (ii) उपर्युक्त बर्थों में कोई 'विशेष सुविधा' नहीं है । वे आबंटित बर्थ नहीं हैं ; अन्य जलयानों को बिना किसी प्राथमिकता प्रभार के बर्थ में लगाया जा सकता है ।

कंटेनर शिपिंग लाइन्स एसोसिएशन (सीएसएलए)

- (i) एसईएपीओएल और सीएचपीटी के बीच हुआ पत्राचार देखें । सीएचपीटी की प्रतिक्रिया की गति काफी धीमी रही है । वे संबद्ध भी नहीं रहे हैं । टीएएमपी को न्याय करना चाहिए ।
- (ii) यदि जलयान सामान्य अवधि में आए थे तो सामान्य प्रभार ही वसूल किए जाने चाहिए थे ।
- (iii) इस मामले में कोई पारदर्शिता नहीं है ।

5.1 संयुक्त सुनवाई के बाद एसईएपीओएल ने दो पत्र भेजे जिनके साथ उसने सीएचपीटी द्वारा जारी प्राथमिकता बर्थ से संबंधित दिशानिर्देश/परिपत्र, बर्थिंग शीट जैसे कुछ दस्तावेजों की प्रतियाँ और सीएचपीटी के साथ हुए कुछ पत्राचार की प्रतियाँ भीजी हैं ।

एसईएपीओएल ने यह भी उल्लेख किया है कि केवल बर्थ जेडी-2 में ही विशेष सुविधा (अर्थात् वाहित्र सिस्टम के साथ यांत्रिक हॉपर की कार्यप्रणाली) उपलब्ध है; और उनके जलयान सामान्य आगमन बारी आने पर ही चौथी और पांचवी प्राथमिकता पर बर्थ में लगाए गए थे।

5.2 एसईएपीओएल से प्राप्त उपर्युक्त पत्रों की प्रतियाँ सीएचपीटी को टिप्पणियों के लिए भेजी गईं। सीएचपीटी से फिर कोई प्रत्युत्तर प्राप्त नहीं हुआ।

6. इस मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में निम्नलिखित स्थिति प्रकट होती है :-

- (i) यह मामला 5 अवसरों पर सीएचपीटी में विशिष्ट आगमन पर एसईएपीओएल से संबद्ध कुछ जलयानों पर प्राथमिकता बर्थ प्रभारों की वसूली के संबंध में है। उल्लेखनीय है कि यह विवादित वसूली सीएचपीटी द्वारा वर्ष 1996 में अर्थात् इस प्राधिकरण का गठन होने से पहले की गई थी।
- (ii) सभी महापत्तन न्यासों में अतिरिक्त प्रभारों के लिए प्राथमिकता/बेदखली प्राथमिकता बर्थिंग की व्यवस्था है। यह व्यवस्था इस विषय पर सरकारी अनुदेश के संदर्भ में प्रचलित है। कई प्रस्तावों का निपटान करते समय इस प्राधिकरण ने यह मत व्यक्त किया है कि वर्तमान में बर्थिंग सुविधाओं की सीमित उपलब्धता के संदर्भ में हमेशा कोई न कोई जलयान अतिरिक्त प्रभारों का भुगतान करने के लिए तैयार रहेगा; और इससे विवेक शक्तियों का प्रयोग करने की भी गुंजाइश रहेगी। चूंकि इस प्राधिकरण ने इस मामले में अभी कोई अंतिम निर्णय नहीं लिया है अतः यह निर्णय लिया गया कि प्राथमिकता बर्थिंग व्यवस्था को न तो अनुमोदित किया जाए और न ही अस्वीकार किया जाए। महापत्तन न्यासों को यह प्रभार तब तक वसूल करते रहने की अनुमति दी गई है जब तक यह प्राधिकरण सभी पत्तनों द्वारा सामान्य रूप से अपनाया जाने वाला कोई अंतिम निर्णय नहीं लिया जाए।
- (iii) एसईएपीओएल के अभ्यावेदन में 31 जनवरी, 1996 से 28 जुलाई, 1996 की अवधि में बर्थ में लगाए गए टीएनईबी के लिए कोयले की दुलाई करने वाले अपने 7 जलयानों के संबंध में प्राथमिकता बर्थिंग प्रभारों की गलत वसूली का उल्लेख है। याचिकादाता ने स्वीकार किया है कि सीएचपीटी ने उसके दो जलयानों के लिए इस प्रभार की वापसी की उसकी मांग स्वीकार कर ली है। एसईएपीओएल का तर्क यह है कि शेष 5 जलयान उनके आगमन की सामान्य अवधि में ही बर्थ में लगाए गए थे और इसलिए उन पर प्राथमिकता प्रभारों का भुगतान नहीं किया जाना था। खेद है कि सीएचपीटी ने इस मामले में कोई टिप्पणी प्रस्तुत नहीं की है, केवल संयुक्त सुनवाई में कुछ सामान्य विवरण दिए थे। तथापि एसईएपीओएल द्वारा प्रस्तुत दस्तावेजों से ऐसा जान पड़ता है कि सीएचपीटी ने उसके 5 जलयानों पर वसूल किए गए प्राथमिकता बर्थिंग प्रभारों की वापसी के दावे को इस आधार पर खारिज कर दिया है कि इन जलयानों को वास्तव में बर्थ देने में प्राथमिकता दी गई थी।

हालांकि 'आबंटित बर्थ' और 'विशेष सुविधा' की बात भी उठाई गई है परंतु यह बात इस मामले में प्रासंगिक नहीं है; प्राथमिकता बर्थिंग प्रभार की स्वीकार्यता के बारे में निर्णय लेने का वास्तविक गुद्दा यह है कि बर्थ देने में वास्तव में प्राथमिकता दी गई थी या नहीं। यह उल्लेखनीय है कि इस संबंध में सीएचपीटी द्वारा जारी किए गए आंतरिक दिशानिर्देशों में ही यह बात स्वीकार की गई है कि अपनी सामान्य बारी आने पर बर्थ में लगाए गए जलयानों पर प्राथमिकता बर्थ प्रभार वसूल नहीं किए जाएंगे।

- (iv) इन 5 जलयानों के आगमन पर प्राथमिकता दी गई थी या नहीं, यह निर्णय करने के लिए उस समय विशेष में बर्थिंग अनुसूची और जलयानों की प्रतीक्षा स्थिति की विस्तृत संवीक्षा करना अनिवार्य है। यह बात स्वीकार करनी होगी कि जलयानों को बर्थ का आवंटन करने का मामला पत्तन न्यास द्वारा प्रहस्तन किया जाने वाला प्रचालन मामला है। अतः यह प्राधिकरण इस प्रकार के बर्थिंग ब्योरो की संवीक्षा नहीं करना चाहता। यह प्राधिकरण विशेषकर पत्तन न्यास से प्रत्युत्तर न मिलने के कारण कोई संवीक्षा करने के लिए बिल्कुल भी तैयार नहीं है।
- (v) यह प्राधिकरण सामान्यतया अपने आदेशों को पूर्व प्रभाव से लागू नहीं करता। परंतु, विशेष परिस्थितियों के मामलों में इसे अपने आदेशों को पूर्व प्रभाव से लागू करना पड़ता है। उल्लेखनीय है कि तत्कालीन भूतल परिवहन मंत्रालय ने विधि मंत्रालय के परामर्श से यह सुझाव दिया था कि यह प्राधिकरण अपने आदेश पूर्व प्रभाव से लागू करने के लिए पारित कर सकता है। जैसा कि पहले भी उल्लेख किया गया है कि यह मामला इस प्राधिकरण का गठन होने से पूर्व की अवधि के संबंध में है, तथापि इस प्राधिकरण को अपने गठन से पूर्व प्रचलित किसी प्रशुल्क व्यवस्था की जाँच करने में कोई आपत्ति नहीं है। यदि ऐसा नहीं होता तो यह प्राधिकरण किसी भी प्रशुल्क को इसलिए नहीं बदल सकता था क्योंकि वे उसके गठन से पूर्व अधिसूचित किए गए थे। निश्चय ही इस प्राधिकरण का गठन करने के लिए किसी कानून को स्थायी प्रशुल्क स्थिति का प्रमाण देने के लिए नहीं बदला गया होगा। इस स्थिति के बावजूद यह प्राधिकरण विसंगतियों/अनियमितताओं को दूर करने के लिए ही आमतौर पर अप्रैल 1997 से पूर्व अधिसूचित दरों के मान में परिवर्तन करने के लिए अभ्यावेदन को स्वीकार कर लेता है।

वर्तमान मामले में, यह मुद्दा केवल उपर्युक्त 5 जलयानों तक सीमित है। न तो याचिकादाता और न ही अन्य किसी भी ऐसे प्रयोक्ता संगठन ने जिससे इस मामले में परामर्श किया गया, यह उल्लेख किया है कि 5 जलयानों से संबंधित मुद्दे का अभी भी अन्य जलयानों पर प्रतिकूल असर पड़ रहा है। ऐसी स्थिति में सीएचपीटी की दरों के मान को बदलने की कोई आवश्यकता प्रतीत नहीं होती।

चूंकि उठाए गए मुद्दे केवल 5 जलयानों से संबंधित हैं अतः इस प्राधिकरण को लगता है कि इस मामले को सबद्ध अवधि की बर्थिंग अनुसूची के संबंध में उठाए गए मुद्दों की जाँच करने के सीमित प्रयोजन से सीएचपीटी पर ही छोड़ना प्रयाप्त होगा।

7. परिणामस्वरूप, और उपर्युक्त कारणों से तथा सामूहिक विचार-विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण एसईएपीओएल के आवेदन को अस्वीकार करता है क्योंकि वह कोई प्रशुल्क नीति/ दिशानिर्देश निर्धारित नहीं करना चाहता या निर्णायक रूप से सीएचपीटी द्वारा लागू दरों के मान को गलत सिद्ध नहीं करता। परंतु यह प्राधिकरण इस मामले को सीएचपीटी पर इस परामर्श के साथ छोड़ता है कि वह इस मामले की पुनः जाँच करे और याचिकादाता को इसकी सूचना दे।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[विज्ञापन-143/III/IV-2002/असा.]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS NOTIFICATION

New Delhi, the 28th March, 2002

No. TAMP/102/2001-CHPT.—In exercise of the powers conferred by Sections 48 and 49 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby rejects the application of M/s. Sea Port Logistics Private Limited for refund of priority berth hire charges levied by the Chennai Port Trust as in the Order appended hereto.

SCHEDULE**Case No. TAMP/102/2001-CHPT**

M/s. Sea Port Logistics Private Limited	- - -	Applicant
	Vs	
The Chennai Port Trust	- - -	Non- Applicant

ORDER

(Passed on this 21st day of March 2002)

This case relates to a representation from M/s. Sea Port Logistics Pvt. Ltd. (SEAPOL) for refund of priority berth hire charges collected by the Chennai Port Trust (CHPT).

2.1. The SEAPOL has made the following points in its representation:

- (i). A vessel berthed under normal arrival turn does not attract priority berth hire charges; however, the CHPT has wrongly levied these charges in respect of its seven vessels (carrying thermal coal for TNEB) arrived and berthed during the period 31 January 1996 – 28 July 1996. The CHPT subsequently refunded the charges levied in respect of two of the vessels.
- (ii). The amount demanded by the CHPT towards the priority berth hire charges was paid by it under protest in view of a threat from the CHPT about stoppage of services to its ships.
- (iii). The CHPT was approached several times and the case was argued by furnishing ample evidences and justifications in support of claim of refund of disputed amount of Rs.9,90,160/-. The CHPT has refused to accept the claim of refund on the plea that others will also claim refund.
- (iv). Paragraph 2 of the guidelines issued by the Madras Port Trust (Marine Department) in respect of collection of fee for providing Priority/ Ousting Priority vide Circular No. 53/11056/94/M dated 15 March 1995 states that *"the fee for according priority/ousting priority is not leviable on the vessels where though the necessary directions have been issued for according 'priority/ousting priority' but on arrival such vessels are berthed in normal course on their turn."*

2.2. In this backdrop, the SEAPOL has requested this Authority to render justice in the matter arising out of wrong collection of priority berth hire charges by the CHPT.

3.1. In accordance with the procedure prescribed, a copy of the representation was sent to various port users/representative bodies of port users and the CHPT for comments. The comments received from them are summarised below:

The Shipping Corporation of India Limited (SCI)

It is not possible to offer any comments on the claim preferred by the SEAPOL because the copies of the letters addressed to the TAMP and the CHPT only state that the vessels were berthed on their normal arrival turn and the amount of priority berth hire charges was paid under protest. It

does not include any document in support of their contention that the vessels were berthed on their normal arrival turn.

Chennai Steamer Agents' Association (CSAA)

- (i). The Port must not penalise the users with its authority. The TAMP is requested to deal with such kind of arbitrary actions taken by the port.
 - (ii). To arrive at a correct conclusion, the berthing plan during the period in question needs to be scrutinised.
- 3.2. Despite a reminder, the CHPT has not furnished its written comments.
4. A joint hearing in this case was held on 18 December 2001 in Chennai. At the joint hearing, the following submissions were made:

M/s. Sea-port Logistics Pvt. Ltd. (SEAPOL)

- (i). We have been pursuing with CHPT; We did not, therefore, come to TAMP earlier. This matter was alive within CHPT even last month.
- (ii). 7 vessels were involved. The CHPT ordered refund in respect of 2 vessels. We wish to claim for the other 5 vessels also.
- (iii). We do not know whether the TAMP can look into this case of 1996 or not. We do not want to go to court. We will be happy if the TAMP can decide.
- (iv). 'Dedicated berth' is not enough. 'Exclusive facility' must also be there. In the berth concerned, there was no exclusive facility.

Shipping Corporation of India (SCI)

- (i). Reaction of the CHPT to representations is too slow. It takes years for the users to sort out first with the port. Hence, the delay has occurred in this case.

Chennai Port Trust (CHPT)

- (i). These vessels were berthed on berths earmarked generally for handling cargo of TNEB. Charges for priority berthing were inevitable.
- (ii). The berths in question have no 'exclusive facilities'. They are not dedicated berths; other vessels can be berthed there without any priority charge.

Container Shipping Lines Association (CSLA)

- (i). See the correspondence exchanged between the SEAPOL and the CHPT. The CHPT has been tardy in response. They were abrupt also. The TAMP must come in to do justice.
- (ii). If the vessels came in the normal course, only normal charges shall be levied.
- (iii). There is no transparency in this case.

5.1. After the joint hearing, the SEAPOL has sent two letters forwarding copies of certain documents like guidelines / circulars relating to priority berthing issued by the CHPT, berthing sheets, and copies of some of the correspondence exchanged with the CHPT.

The SEAPOL has further pointed out that only at berth JD-2, an exclusive facility (i.e., working of mechanical hopper with conveyer system) is provided; and, its vessels were berthed on 4th & 5th priority on normal arrival turn.

5.2. Copies of the above communications received from the SEAPOL were forwarded to the CHPT for comments. Again, no response from the CHPT has been received.

6. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). This case is about levy of priority berthing charges on some of the vessels belonging to the SEAPOL on their specific calls at the CHPT on 5 occasions. It is noteworthy that the disputed levy was made by the CHPT in the year 1996, i.e. before constitution of this Authority.
- (ii). All the major port trusts have a system of priority / ousting priority berthing for additional charges. This arrangement is in vogue with reference to a Government instruction on this subject. While disposing of proposals for general revision of tariffs at many of the major port trusts, this Authority has observed that in the context of limited availability of berthing facilities at present, there would always be any number of vessels ready to pay additional charges; and, this would give scope for exploitation of (discretionary) powers. Since a final view on this issue has not yet been taken by this Authority, it was decided neither to approve nor to disapprove the priority berthing arrangement. The major port trusts have been allowed to continue to levy the charge as hitherto until this Authority takes a final view for common adoption by all the ports.
- (iii). The representation of the SEAPOL mentions about wrong levy of the priority berthing charges in respect of its 7 vessels carrying thermal coal for TNEB berthed during the period 31 January 1996 – 28 July 1996. The Petitioner has admitted that the CHPT has conceded its demand for refund of this charge in respect of two of its vessels. The argument of the SEAPOL is that the remaining 5 vessels were berthed in the normal course of their arrival and were, therefore, not subject to payment of priority charges. The CHPT, regrettably, has not furnished any comments in this case except making some general statements at the joint hearing. Nevertheless, it appears from the documents furnished by the SEAPOL that the CHPT had turned down its claim for refund of priority berthing charges levied on the 5 vessels in reference on the ground that these vessels were in fact accorded priority in berthing.

Even though issues of 'dedicated berth' and 'exclusive facility' have been agitated, they do not appear very relevant to this case; the real issue to decide on admissibility of the priority berthing charge is whether priority has actually been accorded in berthing or not. It is noteworthy that the internal guidelines issued by the CHPT in this regard itself admits that priority berthing charges will not be levied on vessels berthed in normal course of their turn.

- (iv). In order to decide whether these 5 vessels were accorded priority on arrival, a detailed scrutiny of berthing schedules and vessel waiting position related to the relevant point of time is essential. It is to be recognised that allotment of berths to vessels is an operational matter to be handled by the port trust. This Authority, therefore, is not inclined to scrutinise such berthing details. In any case, this Authority does not have the wherewithal to undertake such scrutiny particularly in the context of lack of response from the port trust.
- (v). This Authority does not ordinarily give retrospective effect to its orders. But, in cases governed by special circumstances, it does require retrospective application of its orders. It is noteworthy that the (then) Ministry of Surface Transport in consultation with the Ministry of Law has advised that this Authority can pass orders with retrospective operation. As has already been pointed out, this case relates to a period prior to the constitution of this Authority. Nevertheless, there cannot be any objection to this Authority to inquire into any tariff arrangement prevalent before its constitution. If this is not so, then this Authority cannot alter any tariffs since they have all been notified before its constitution. Surely, the Statute would not have been amended to constitute this Authority only for the purpose of witnessing a static tariff situation! Notwithstanding this position, this Authority generally admits any representation, for effecting changes in a Scale of Rates notified prior to April 1997 only for removal of inconsistencies / irrationalities.

In the present case, the issue is confined only to the 5 vessels in reference. Neither the Petitioner nor the other user organisations who have been consulted in this case have pointed out that the issue with reference to 5 vessels still lingers on affecting other vessels even now. That being so, there does not appear to be any need to alter the Scale of Rates of the CHPT.

Since the issues agitated are relevant only in respect of the 5 vessels in reference, this Authority finds that it will suffice to remit the case to the CHPT for the limited purpose of examination of the issues agitated with reference to the berthing schedule of the relevant period.

7. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority rejects the application of the SEAPOL as it does not require setting of any tariff policy / guideline or does not conclusively prove any wrong application of the Scale of Rates by the CHPT. This Authority however, remits the case to the CHPT with an advice to re-examine this case under advice to the Petitioner.

S. SATHYAM, Chairman
[ADVT-143/III/TV-2002/Exdy.]

